COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.5.2012
COM(2012) 199 final

COMUNICARE A COMISIEI

privind aplicarea tarifelor percepute pentru utilizarea de către vehiculele private ușoare a infrastructurilor rutiere naționale

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI

privind aplicarea tarifelor percepute pentru utilizarea de către vehiculele private ușoare a infrastructurilor rutiere naționale

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Obiectivul general al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor, prezentat în Cartea albă privind transporturile[1], este *„de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor”*. În practică, utilizatorii sistemului de transport trebuie, printre altele, să utilizeze mai bine infrastructura și să reducă impactul negativ al acestuia asupra mediului. Stabilirea unor prețuri corecte, prin aplicare principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, este una dintre modalitățile de sensibilizare a utilizatorilor rețelei de transport în ceea ce privește impactul propriilor lor decizii referitoare la mobilitate. Un sistem modern de stabilire a prețurilor pentru utilizarea rețelei rutiere, vizând să contribuie la îndeplinirea obiectivelor cărții albe, ar trebui:

– să contribuie la o concurență loială între modurile de transport, prin mecanisme echitabile și transparente pentru plata costurilor infrastructurii de către utilizatori (principiul „utilizatorul plătește”);

– să prevină orice discriminare directă sau indirectă a utilizatorilor în funcție de cetățenia sau locul de reședință al acestora;

– să promoveze principiile dezvoltării durabile prin aplicarea unor mecanisme armonizate și transparente pentru plata de către utilizatori a unor costuri externe, precum emisiile, zgomotul, congestionarea, accidentele etc., costuri suportate de obicei de întreaga societate, și

– să contribuie la finanțarea unei infrastructuri de calitate superioară.

Cartea albă prezintă sintetic intenția Comisiei de a propune măsuri obligatorii pentru internalizarea, la orizontul anului 2020, a principalelor costuri externe ale transporturilor, precum zgomotul, poluarea locală și congestia. Printre altele, acest lucru implică restructurarea taxelor de drum, programată a se desfășura în două etape. În prima etapă, până în 2016, se prevede introducerea treptată a unui tarif obligatoriu pentru utilizarea infrastructurii, aplicabil vehiculelor grele pentru transportul de marfă. Tariful obligatoriu pentru utilizarea infrastructurii, necesar pentru stabilirea unei baze solide pentru internalizarea

[1] Cartea albă privind transporturile intitulată *„Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, COM(2011) 144*.

ulterioară a costurilor externe, trebuie să fie armonizat în întreaga UE în ceea ce privește structura tarifară, elementele de cost, metodele de colectare și alocarea veniturilor. Mai mult, trebuie evaluată compatibilitatea sistemelor actuale de percepere a taxelor de drum cu tratatele UE și trebuie elaborate orientări privind aplicarea la toate vehiculele a internalizării costurilor externe. Pentru a doua etapă, cartea albă prevede, pentru perioada 2016 – 2020, internalizarea completă și obligatorie a costurilor externe în cazul vehiculelor grele pentru transportul de marfă, cu posibilitatea extinderii la toate vehiculele, pe lângă recuperarea obligatorie a costurilor aferente infrastructurii (uzură fizică).

Deși există norme secundare referitoare la taxele de drum aplicate vehiculelor grele pentru transportul de marfă cu o masă totală admisibilă de peste 3,5 tone[2], singurele norme referitoare la taxarea vehiculelor private ușoare[3], a vehiculelor comerciale ușoare cu o masă totală admisibilă de maximum 3,5 tone, a autobuzelor și a autocarelor derivă direct din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. De obicei, statele membre aplică același sistem tarifar, cu aceleași tarife[4], atât vehiculelor comerciale ușoare utilizate contra cost sau în cont propriu, cât și vehiculelor private ușoare, deoarece nu există o diferență semnificativă între aceste tipuri de vehicule din punctul de vedere al modelelor medii de utilizare a infrastructurii și al costurilor administrative generate de funcționarea sistemului. Deși se poate aplica vehiculelor comerciale ușoare, prezenta comunicare nu pretinde că acoperă toate aspectele posibile legate de perceperea unor taxe de drum pentru transportul comercial. De asemenea, prezenta comunicare nu se referă nici la autobuze și autocare. Aceste vehicule sunt cuprinse, în mod normal, în sistemele de taxare a vehiculelor grele pentru transportul de marfă.

Ca parte a unei strategii mai ample privind taxele de drum, prezentată sumar în cartea albă, prezenta comunicare vizează să explice viziunea Comisiei referitoare la modul în care principiile generale ale nediscriminării și proporționalității prevăzute în tratat trebuie aplicate unui sistem de viniete pentru vehiculele private ușoare. De asemenea, comunicarea oferă un îndreptar privind aplicarea unui astfel de sistem de viniete.

Comunicarea nu creează norme legislative noi. Interpretarea cu caracter obligatoriu a dreptului UE este, în cele din urmă, de competența Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJE).

2. SISTEMELE DE TARIFARE EXISTENTE

În absența oricărei legislații UE în acest domeniu, statele membre sunt, în principiu, libere să instituie un sistem de tarife percepute pentru utilizarea de către vehiculele private ușoare a infrastructurilor rutiere naționale (sistem de viniete). Mai exact, statele membre pot stabili normele care reglementează funcționarea unui astfel de sistem, cu condiția ca aceste măsuri naționale să respecte principiile fundamentale prevăzute de tratatele UE, în special principiul nediscriminării pe motiv de cetățenie și principiul proporționalității.

---

[2] Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, astfel cum a fost modificată, cunoscută ca Directiva „Eurovinieta”.

[3] Autoturismele, motocicletele și alte vehicule cu motor cu o masă totală admisibilă de maximum 3,5 tone, utilizate cu preponderență în scopuri private.

[4] Singura excepție este România, care aplică niveluri diferite ale vinietelor pentru vehiculele ușoare pentru transportul de marfă.

Totuși, mai multe cazuri în care a fost sesizată Comisia au arătat că aceste principii nu sunt respectate întotdeauna. În conformitate cu principiul subsidiarității, Comisia nu intenționează să prezinte nicio propunere legislativă în acest sens. Pe de altă parte, Comisia consideră că este momentul să prezinte și să clarifice dreptul UE aplicabil în prezent în temeiul TFUE și al jurisprudenței CJE. Conform sarcinilor și responsabilităților sale în temeiul articolului 17 din Tratatul privind Uniunea Europeană, Comisiei îi revine competența de a se asigura că aceste principii sunt puse în aplicare în beneficiul Europei și al cetățenilor ei.

Prin publicarea acestei comunicări, Comisia face un exercițiu de transparență și de clarificare a normelor UE a căror respectare trebuie să o asigure. Comisia propune tuturor statelor membre în cauză un instrument de referință care prezintă în detaliu cadrul în care un sistem de viniete ar garanta respectarea principiilor fundamentale prevăzute de dreptul UE.

Până acum, șapte state membre ale UE au profitat de libertatea de a institui un sistem de viniete pentru vehicule private ușoare[5]. Actualele tarife aplicate vehiculelor private ușoare reflectă ampla varietate de abordări ale statelor membre. Anumite țări se bazează pe o combinație de diferite instrumente fiscale (taxarea carburanților și a vehiculelor). În alte state, combinația de instrumente fiscale este mai diversă și include recuperarea costurilor legate de infrastructură prin perceperea de tarife de la conducătorii de vehicule motorizate care folosesc autostrăzile. Tarifele de utilizare iau forma unor tarife bazate pe timp (viniete), percepute adesea pentru întreaga rețea primară, sau a unor tarife bazate pe distanță (tarife de trecere), percepute pentru secțiuni separate de drum echipate adesea cu puncte de plată a tarifelor de trecere.

Vehiculele private ușoare plătesc viniete naționale pentru a avea dreptul de a utiliza rețeaua rutieră principală pentru o anumită perioadă. Totuși, numeroasele plângeri pe care le primește Comisia arată că, dacă nu este pregătită în detaliu, aplicarea unor sisteme de viniete pentru vehicule private ușoare poate genera probleme practice, afectând fluiditatea traficului, mai ales în regiunile transfrontaliere, și poate duce la practici inadecvate de asigurare a conformității. De asemenea, poate duce la riscuri de potențială discriminare a utilizatorilor ocazionali, în principal a conducătorilor de vehicule motorizate care vin din alte state membre, cărora nu li se oferă, poate, viniete pentru perioade reduse sau li se oferă, eventual, astfel de viniete la o rată zilnică echivalentă semnificativ mai ridicată decât cea aplicată vinietelor anuale utilizate în principal de utilizatorii rezidenți. O astfel de aplicare poate fi considerată disproporționată.

Aplicarea sistemelor de viniete diferă de la un stat membru la altul, aceste variații putând genera eventuale neajunsuri. Pe de altă parte, sistemele bazate pe tarife de trecere pentru vehiculele private ușoare nu generează aceleași probleme ca sistemele bazate pe viniete, deoarece tarifele de trecere se stabilesc în funcție de distanță, fiind legate direct de utilizarea infrastructurii, și deci riscul de discriminare este mai redus. Mai mult, sistemele electronice de percepere a tarifelor de trecere nu afectează fluiditatea traficului, utilizatorii nefiind obligați să se oprească la punctele de plată a tarifelor de trecere.

---

[5] În șapte state membre ale UE sunt în prezent în vigoare sisteme de viniete pentru autoturismele ușoare: Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Ungaria, Slovacia, Slovenia și România. Alte state membre (de exemplu, Belgia) planifică punerea în aplicare a unor astfel de sisteme.

După ce a analizat cu atenție sistemele bazate pe viniete aplicate vehiculelor private ușoare în UE[6], Comisia a decis să elaboreze prezenta comunicare pentru a ajuta statele membre care doresc să introducă un nou sistem de viniete pentru vehiculele private ușoare sau care doresc să dezvolte în continuare sistemele existente, cu respectarea principiilor UE.

3. PRINCIPIILE PREVĂZUTE DE TRATATUL UE

Normele fundamentale din cadrul dreptului UE care sunt deosebit de relevante sunt principiul nediscriminării pe motiv de cetățenie și principiul proporționalității.

3.1. Nediscriminarea pe motiv de cetățenie

Deși nu există o legislație UE care să specifice norme pentru taxarea vehiculelor private, statele membre trebuie să respecte dispozițiile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene atunci când introduc viniete pentru astfel de vehicule. Orice discriminare a cetățenilor UE pe motiv de cetățenie este interzisă de articolul 18 din Tratat, care prevede că: *„În domeniul de aplicare a tratatelor și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale pe care le prevede, se interzice orice discriminare exercitată pe motiv de cetățenie sau naționalitate. Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, pot adopta orice norme în vederea interzicerii acestor discriminări."* Potrivit jurisprudenței CJE[7], articolul 18 din tratat interzice, de asemenea, tratamentul inegal care nu este legat în mod explicit de cetățenie, dar care, prin aplicarea altor criterii de diferențiere, duce de fapt la același rezultat (discriminare indirectă pe motiv de cetățenie). Deoarece tratatul nu conține nicio dispoziție specială referitoare la transportul privat, orice sistem de viniete pentru vehiculele private ușoare ar trebui, așadar, să fie evaluat prin prisma articolului 18 din tratat.

3.2. Proporționalitatea

Orice sistem de viniete aplicat de un stat membru ar acționa în detrimentul cetățenilor celorlalte state membre dacă ar penaliza conducătorii auto nerezidenți care utilizează rețeaua rutieră a acestuia doar ocazional, prin faptul că nu ar prevedea un tarif pentru utilizarea infrastructurii rutiere pe termen scurt sau pentru tranzit.

O măsură națională aplicabilă în aceeași măsură cetățenilor sau rezidenților și persoanelor cu altă cetățenie sau nerezidenților ar putea fi, de asemenea, o măsură discriminatorie (discriminare indirectă). Totuși, o astfel de discriminare ar putea fi justificată de un motiv imperativ de interes general, de exemplu de îmbunătățirea fluidității traficului și/sau reducerea costurilor/daunelor de mediu. Totuși, trebuie evidențiat faptul că astfel de măsuri ar trebui să constituie o modalitate *proporționată* de îndeplinire a obiectivelor de interes general, ceea ce înseamnă, mai exact, că obiectivul urmărit de măsură nu poate fi îndeplinit prin alte măsuri, care să fie mai puțin oneroase. Cu alte cuvinte, măsurile adoptate în vederea îndeplinirii unor astfel de obiective trebuie să treacă testul proporționalității. O indicație utilă poate fi obținută

---

6 A se vedea, de asemenea, studiul *„Evaluarea sistemelor de viniete pentru vehicule private aplicate în statele membre"* (Booz & Co, 2010) și *„Studiu privind impacturile aplicării sistemelor de viniete vehiculelor private"* (Booz & Co, 2012) http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm.

7 Mund & Fester/Hatrex International Transport, C-398/92, Rec., p. I-00467, 1994, în special punctul 14.

prin studierea situației pe care a analizat-o CJE în cauza Cura Anlagen[8], în care Curtea a considerat că, chiar dacă nu exista niciun dubiu că un impozit pe consum ar putea avea menirea de a sluji interesului general de a descuraja achiziționarea sau deținerea unor vehicule cu un consum ridicat de carburanți, o astfel de taxă contravenea principiului proporționalității, întrucât scopul vizat poate fi atins prin introducerea unei taxe proporționale cu durata înmatriculării vehiculului în statul în care este utilizat.

În 1996, Comisia a analizat o propunere pentru un sistem de viniete proiectat de Austria. În avizul său[9], Comisia a concluzionat că, pe lângă vinietele anuale și cele pentru două luni, ar trebui să fie prevăzută cel puțin și o vinietă săptămânală, pentru a nu se face discriminare împotriva turiștilor și a nerezidenților, care sunt utilizatori ocazionali tipici. Ulterior, majoritatea celorlalte state membre au urmat modelul Austriei atunci când au adoptat sisteme de viniete, cu excepția Sloveniei, care a introdus un sistem de viniete foarte diferit în 2008. S-a constatat că sistemul Sloveniei prezenta unele neajunsuri, care au dus la inițierea unei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în octombrie 2008. Comisia a considerat că sistemul de viniete al Sloveniei, astfel cum a fost introdus inițial, risca să dezavantajeze cetățenii celorlalte state membre, deoarece prevedea doar viniete anuale și semestriale pentru autoturisme și motociclete pentru utilizarea rețelelor de autostrăzi din Slovenia. Comisia a considerat că aceasta era o discriminare indirectă pe motiv de cetățenie. În consecință, Slovenia a introdus viniete săptămânale și lunare în iulie 2009, pe lângă vinietele anuale pentru autoturisme. Așadar, preocuparea inițială a Comisiei, potrivit căreia sistemul constituia o discriminare indirectă împotriva cetățenilor din alte state membre care utilizau doar ocazional rețeaua de autostrăzi a Sloveniei, a fost înlăturată și, în consecință, procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor a fost încheiată.

Pe baza jurisprudenței existente a CJE și a celor două cazuri menționate anterior, Comisia consideră că, pentru a fi considerat nediscriminatoriu, un sistem de viniete ar trebui să prevadă, de exemplu, trei sau mai multe tipuri de viniete: „săptămânală” (7-14 zile), „lunară” (30-60 de zile) și „anuală” (un an calendaristic). În prezent, toate statele membre care aplică un sistem de viniete pentru vehiculele private ușoare oferă aceste trei tipuri de viniete, inclusiv viniete pe termen scurt care sunt valabile timp de 7-10 zile.

4. ÎNDREPTAR PRIVIND APLICAREA SISTEMELOR NAȚIONALE DE VINIETE

Pe baza plângerilor primite și a studiilor analitice, Comisia propune un îndreptar privind următoarele aspecte:

– disponibilitatea unor viniete cu prețuri proporționale;

– accesul adecvat la informații;

– colectarea tarifelor și plata acestora;

– o practică adecvată de asigurare a conformității,

îndreptar care să poată fi considerat relevant pentru aplicarea nediscriminatorie a sistemelor de viniete pentru vehiculele private ușoare. Îndreptarul nu se bazează pe jurisprudența CJE și

---

[8] Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 2002, Cura Anlagen GmbH/Auto Service Leasing GmbH (ASL), C-451/99, Rec., p. I-03193.

[9] K(96) 2166 din 30 iulie 1996.

constituie reflecțiile Comisiei privind aspectele problematice legate de aplicarea sistemelor de viniete.

4.1. Disponibilitatea unor viniete cu prețuri proporționale

Poate fi prezentată o obiecție din perspectiva dreptului UE împotriva faptului că prețul unei viniete pe termen scurt este stabilit la un nivel atât de ridicat în raport cu o vinietă pe termen lung (anuală) încât ajunge să penalizeze cu adevărat conducătorii auto nerezidenți, putând constitui astfel o discriminare indirectă. Pentru a se identifica punctul de la care se poate afirma că există o disproporție semnificativă, prețul vinietelor ar putea fi calculat pe baza unei medii zilnice, adică prețul vinietei împărțit la numărul de zile pentru care oferă acces la sistemul de viniete. Cu cât este mai redus raportul dintre prețul mediu zilnic al vinietelor pe termen scurt și prețul mediu zilnic al vinietelor pe termen lung, cu atât este mai apropiată valoarea pe zi a unei viniete pe termen scurt de cea a unei viniete pe termen lung, ceea ce duce la un preț care nu discriminează indirect utilizatorii ocazionali[10]. Tabelul din anexă oferă informații privind ratele actuale ale vinietelor disponibile în statele membre care aplică un sistem de viniete pentru vehiculele private ușoare.

Totuși, Comisia recunoaște că o oarecare diferență între prețul mediu zilnic al vinietelor pe termen lung și cel al vinietelor pe termen scurt ar putea fi justificată, mai ales de următoarele aspecte:

– costurile administrative ale funcționării sistemului de viniete și ale prelucrării fiecărei tranzacții, ceea ce include și costul de producție, furnizarea de informații către utilizatori, distribuția și vânzarea efective ale vinietelor și asigurarea conformității cu sistemul. Un sistem de viniete ar trebui cel puțin să genereze un venit suficient pentru acoperirea acestor costuri. Dacă sunt instituite mai multe categorii de viniete, este rezonabil, prin urmare, să se adapteze costurile administrative în consecință;

– diferența de utilizare a rețelei rutiere pentru care există tarifare prin viniete. Pare rezonabil să se considere că prețurile vinietelor reflectă, într-un fel, utilizarea infrastructurii, pe baza utilizării medii a drumurilor în perioada de valabilitate a diferitelor viniete. Deși vinietele pentru perioade mai lungi reflectă o utilizare totală mai mare, raportul nu e uniform. De exemplu, un cumpărător al unei viniete anuale care face naveta ar putea utiliza vinieta de 500 de ori pe an, pentru călătorii relativ scurte, dacă utilizează o autostradă pentru a face naveta (de două ori pe zi, de 250 de ori pe an). Din contră, un cumpărător al unei viniete anuale pentru călătorii de plăcere regulate ar putea utiliza rețeaua pentru mult mai puține călătorii decât navetistul, dar pentru distanțe mai lungi.

Prin urmare, Comisia sugerează că, pentru a fi proporționat, un sistem de viniete trebuie să prevadă o vinietă pe termen scurt la un preț proporțional cu cel al vinietei anuale, ținând cont

---

[10] De exemplu, prețul mediu zilnic al vinietei pentru cea mai scurtă perioadă (vinieta pentru 10 zile) în Austria este de 0,8 EUR (adică 8 EUR împărțiți la 10 zile); prețul mediu zilnic al vinietei pentru cea mai lungă perioadă (vinieta anuală) în Austria este de 0,21 EUR (adică 77,80 EUR împărțiți la 365 de zile). Prin urmare, raportul dintre prețul mediu zilnic al vinietelor pe termen scurt și prețul mediu zilnic al vinietelor pe termen lung este de 0,8/0,21 = 3,8. A se vedea de asemenea tabelul 5-4 de la pagina 24 a studiului „*Evaluarea sistemelor de viniete pentru vehicule private aplicate în statele membre*" (Booz & Co, 2010).

atât de costurile administrative diferite aferente fiecărui tip de vinietă (sau de costurile administrative forfetare), cât și de utilizarea medie a infrastructurii aferentă fiecărui tip de vinietă[11].

În avizul său din 1996 adresat Austriei, Comisia a recunoscut că gestionarea vinietelor pe termen scurt ar fi putut genera costuri administrative suplimentare. În același timp, s-a subliniat faptul că economiile de scară ar fi permis să se evite ca vinietele pe termen scurt să fie disproporționat de scumpe. Având în vedere prețul preconizat al unei viniete anuale, de 42 ECU pentru vehicule de sub 3,5 tone, s-a concluzionat că prețul vinietei săptămânale trebuia stabilit la o sumă mai mică de 6 ECU, pentru a fi îndeplinită cerința de proporționalitate. Luând în calcul costurile administrative suportate la momentul respectiv, prețul nou-introdusei viniete de 10 zile din Austria a fost stabilit la o valoare care corespundea cu aproximativ 5 ECU.

În plus, existau deja norme referitoare la proporționalitatea dintre prețurile vinietelor pe termen scurt și cele ale vinietelor pe termen lung pentru vehiculele grele pentru transportul de marfă, la articolul 7a alineatul (1) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri[12] (Directiva „Eurovinieta"), care prevede că „*Taxele de utilizare sunt proporționale cu durata utilizării infrastructurii, fără a depăși valorile prevăzute în anexa II, și sunt valabile pentru o zi, o săptămână, o lună sau un an. Tariful lunar nu trebuie să depășească 10 % din tariful anual, tariful săptămânal nu ar trebui să depășească 5 % din tariful anual, iar tariful zilnic nu ar trebui să depășească 2 % din tariful anual.*" Având în vedere că sistemele de viniete pentru vehiculele grele pentru transportul de marfă și cele pentru vehiculele private ușoare sunt gestionate per ansamblu în același fel și că nu există, practic, nicio diferență în ceea ce privește produsul, metodele de vânzare și asigurarea conformității, se poate presupune, așadar, că nu trebuie să existe o diferență semnificativă în ceea ce privește costurile administrative. Deși poate exista o diferență în ceea ce privește modelele de utilizare medie a infrastructurii, statele membre ar putea considera adecvată aplicarea acelorași principii de taxare atunci când stabilesc prețurile vinietelor pentru vehiculele private și pentru vehiculele grele pentru transportul de marfă.

4.2. Accesul adecvat la informații

Pentru a se evita eventuala discriminare a utilizatorilor ocazionali nerezidenți, este important ca acestora să li se furnizeze suficiente informații referitoare la obligația de a achiziționa o vinietă înainte de a utiliza rețeaua rutieră ce face obiectul tarifării. Astfel, informațiile referitoare la cerința de a achiziționa o vinietă ar putea fi incluse în materialele publicitare turistice, pe site-uri internet ușor accesibile și în orice alte locuri pe care statele membre le-ar putea considera adecvate. Pentru a fi utile, aceste informații ar trebui să explice această cerință, dacă este necesar în limbile statelor membre învecinate și în alte limbi europene principale, și să prezinte diferite opțiuni de achiziționare a vinietei relevante.

Semnalizarea rutieră este, de asemenea, un element important care furnizează informațiile necesare înainte ca utilizatorul să intre în rețeaua care face obiectul tarifării, și sporește transparența sistemului. Ar fi ideal ca semnalizarea să fie nu doar în limba națională/limbile naționale, ci și în limba statului membru vecin/limbile statelor membre vecine și în una sau

---

[11] Un exemplu de metodă de calculare a prețurilor proporționale ale vinietelor este descris în „*Studiu privind impacturile aplicării sistemelor de viniete vehiculelor private*" (Booz & Co, 2012).

[12] JO L 187, 20.7.1999, p. 42, modificată de Directiva 2006/38/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 8) și de Directiva 2011/76/UE (JO L 269, 14.10.2011, p. 1).

mai multe dintre limbile europene mai răspândite. Ar trebui să se indice prețul, mijloacele de plată și indicații spre cel mai apropiat punct de vânzare, precum și informații privind sancțiunile. Aceste informații ar trebui să facă parte dintr-o politică generală care vizează să încurajeze conducătorii de vehicule motorizate să achiziționeze viniete, nu să amendeze ulterior conducătorii care nu respectă sistemul.

De asemenea, în vederea unei mai bune informări a conducătorilor de vehicule motorizate care doresc să achiziționeze viniete, informațiile afișate la punctele de vânzare sau la automate ar trebui să indice:

– tipurile de vehicule pentru care trebuie achiziționată o vinietă;

– drumurile pentru care sunt obligatorii vinietele;

– opțiunile de viniete și prețurile acestora;

– cum se achiziționează vinietele;

– cum se pot obține informații suplimentare;

– sancțiunile aplicabile.

Pentru a se evita orice confuzie în legătură cu definirea unei săptămâni sau a unei luni, semnalizarea ar trebui să indice clar pentru câte zile calendaristice este valabilă fiecare vinietă. Dacă este furnizată o vinietă autocolantă, data de expirare a vinietei ar trebui să fie indicată pe autocolantul respectiv, pentru ca utilizatorul să știe exact care sunt zilele pentru care este valabilă vinieta.

4.3. Colectarea tarifelor și plata acestora

Pentru a se evita discriminarea, este important ca utilizatorilor ocazionali nerezidenți ai drumurilor să li se ofere o amplă gamă de opțiuni pentru plata vinietei. În cazul vinietelor autocolante, ar trebui să existe automate și puncte de vânzare cu amănuntul în apropierea drumurilor care fac obiectul tarifării, inclusiv la punctele de trecere a frontierei relevante. Majoritatea punctelor de vânzare ar trebui să fie accesibile cât se poate de mult timp în fiecare zi. Ar trebui să fie acceptate cardurile de debit și de credit cele mai răspândite, precum și plata în numerar în euro/în moneda națională și în moneda statului membru învecinat.

Aplicarea unui sistem de viniete electronice nu impune prezența unor autocolante drept dovadă a conformității și permite utilizatorilor ocazionali să plătească o vinietă înaintea începerii călătoriei și să evite drumul până la punctul de vânzare înaintea intrării pe o rută care face obiectul tarifării prin viniete[13]. Opțiunile de achiziționare prin telefon (prin SMS sau apeluri) sau prin internet ar oferi o valoare adăugată utilizatorilor, deoarece achiziția nu ar fi limitată de loc sau de orarele de deschidere.

În cazul utilizatorilor care tranzitează mai multe state membre cu sisteme de viniete, existența unei viniete care să acopere mai multe state membre ar avea o valoare adăugată. Un exemplu

[13] De asemenea, acest sistem ar evita lipirea unor autocolante pe parbrizul din față al vehiculelor cu motor (lângă montantul A), eventuala reducere a câmpului vizual al conducătorului auto având un impact negativ asupra siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de exemplu a pietonilor.

poate fi „eurovinieta” pentru vehicule grele pentru transportul de marfă[14], care oferă acest nivel de interoperabilitate, deoarece permite accesul la infrastructura rutieră a cinci state membre ale UE. Un produs similar pentru vehiculele private ușoare ar putea fi deosebit de convenabil pentru utilizatorii internaționali, în special între statele membre învecinate, cu volume mari de trafic internațional.

4.4. Practica adecvată de asigurare a conformității

Asigurarea conformității cu normele referitoare la sistemele de viniete este de competența exclusivă a statelor membre. Totuși, aceste norme ar trebui să fie nediscriminatorii și proporționale cu încălcările comise și să le permită cetățenilor să beneficieze efectiv de drepturile lor procedurale. Trebuie mai ales să fie evitate practicile de asigurare a conformității ce ar putea discrimina indirect utilizatorii nerezidenți ocazionali.

Asigurarea conformității nu ar trebui să se bazeze în primul rând pe depistarea și sancționarea unui număr cât mai mare de contravenienți, ci pe promovarea înțelegerii sistemului, astfel încât utilizatorii să fie încurajați să se conformeze sistemului. Prin urmare, agenților de control ar trebui să li se dea suficientă libertate de decizie încât sa poată îndruma utilizatorii în privința achiziționării imediate a vinietei, pentru a evita sancționarea, dacă este rezonabil să se considere că s-a făcut o greșeală. Acest lucru poate contribui la concentrarea eforturilor de asigurare a conformității asupra celor care încalcă frecvent normele și nu atât asupra nerezidenților, care, cel mai adesea, sunt la prima abatere. Dacă punctele de control, camerele video și semnalizarea acestora, precum și alte mijloace de asigurare a conformității, ar fi clar vizibile, acest lucru ar putea încuraja conformitatea utilizatorilor cu sistemul, iar activitatea actuală de asigurare a conformității s-ar reduce semnificativ.

Utilizatorii trebuie să perceapă că riscul și costul aferente achiziționării unei viniete sunt mai reduse decât cele aferente eludării acestei achiziții. În special, utilizatorii nerezidenți ocazionali sancționați ar trebui să primească informații clare în una sau mai multe dintre limbile europene mai răspândite privind opțiunile de plată și modalitatea de contestare a sancțiunii dacă aceasta este considerată eronată sau nerezonabilă. Ar fi de dorit ca:

– legile și reglementările care definesc vinieta, infracțiunile, sancțiunile și procedurile să fie publicate, în conformitate cu procedurile naționale, iar dispozițiile principale să fie rezumate, din rațiuni de transparență, dacă este posibil.

– asigurarea conformității să se concentreze asupra locurilor în care nerespectarea normelor este relativ frecventă, nu doar la granițe, astfel încât rezidenții și nerezidenții să fie tratați în mod egal (ar fi ideal ca inspecțiile să fie efectuate la ieșirea vehiculelor din statul membru).

Coordonarea și cooperarea dintre statele membre ar trebui să contribuie în mod substanțial la asigurarea plății transfrontaliere a amenzilor.

De asemenea, sancțiunile trebuie să fie proporționale – sancțiunea ar trebui să fie proporțională cu gravitatea neconformității. Norme referitoare la sancțiunile pentru vehiculele grele pentru transportul de marfă există deja la articolul 9a din Directiva „Eurovinieta”

---

[14] Sistemul comun de viniete instituit de cinci state membre (Belgia, Țările de Jos, Luxemburg, Danemarca și Suedia) prin *Acordul privind colectarea de tarife pentru utilizarea anumitor drumuri de către vehiculele grele pentru transportul de marfă din 4 februarie 1994*.

menționată mai sus și prevăd că „*statele membre stabilesc modalități de control adecvate și determină sistemul de sancțiuni aplicabile la încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile stabilite sunt efective, proporționale și disuasive”.* Statele membre sunt încurajate să aplice aceleași principii în cazul vehiculelor private ușoare.

5. CONCLUZIE

În vederea instituirii unui sistem nediscriminatoriu de viniete pentru vehicule private ușoare , Comisia sugerează statelor membre să instituie sisteme de viniete care să ofere, pe lângă viniete anuale și lunare, o vinietă săptămânală (sau pentru o perioadă scurtă).

Mai mult, ar fi de dorit ca:

– vinietele pe termen scurt și cele pe termen lung să fie oferite la prețuri proporționale;

– utilizatorii ocazionali nerezidenți să aibă acces adecvat la informații referitoare la vehiculele și la infrastructura rutieră care fac obiectul tarifării, la tipurile de viniete, la valabilitatea și prețurile acestora, la punctele de vânzare și la sancțiunile aplicate;

– utilizatorilor nerezidenți ocazionali ai drumurilor să le fie oferită o amplă gamă de opțiuni pentru plata vinietei;

– asigurarea conformității să se concentreze asupra locurilor în care riscul nerespectării normelor este relativ ridicat, nu doar asupra zonelor de frontieră sau asupra nerezidenților, care, cel mai adesea, sunt la prima abatere, astfel încât atât rezidenții, cât și nerezidenții să fie tratați în mod egal;

– sancțiunile să fie proporționale cu cele aferente altor încălcări ale normelor de circulație și să reflecte în mod rezonabil elementul de sancționare.

Deoarece sistemele de viniete aplică mai ales principiul „utilizatorul plătește”[15], Comisia susține o utilizare transparentă a veniturilor provenite din acestea, venituri care, la modul ideal, ar trebui utilizate pentru drumurile pentru care există un program adecvat de întreținere, pentru a le oferi utilizatorilor un nivel minim al serviciilor în schimbul plății efectuate.

Comisia invită statele membre care au un sistem de viniete pentru vehicule private ușoare sau intenționează să introducă un astfel de sistem să își evalueze sistemele din perspectiva prezentei comunicări.

În lumina experienței dobândite, Comisia ar putea evalua oportunitatea unei inițiative menite a clarifica și mai mult normele aplicabile tarifelor rutiere aplicate vehiculelor private ușoare.

---

[15] Niciun stat membru nu aplică o diferențiere a prețurilor vinietelor în funcție de standardele de mediu ale vehiculelor private ușoare. Mai mult, vinietele nu par a fi instrumentul adecvat pentru combaterea congestionării traficului, care se leagă adesea de un loc și un moment anume.

Anexa

Tarife pentru utilizatorii drumurilor (viniete) pentru vehicule ≤ 3,5 t în UE[16]

2012

Austria		
săptămână (10 zile)	2 luni	an
8 €	23,40 €	77,80 €
Bulgaria		
săptămână (7 zile)	lună	an
5 €	13 €	34 €
Republica Cehă		
săptămână (10 zile)	lună	an
12,40 €	17,60 €	59,90 €
Ungaria (sistem de viniete electronice)		
săptămână (10 zile)	lună	an
10,30 €	16,60 €	148,90 €
Slovacia		
săptămână (10 zile)	lună	an
10 €	14 €	50 €
Slovenia		

[16] Tabelul nu conține prețurile vinietelor pentru motociclete și remorci ușoare.

săptămână (7 zile)	lună	an
15 €	30 €	95 €

România (sistem de viniete electronice) **Vehicule private ușoare și vehicule comerciale ușoare utilizate pentru transportul de pasageri**			
săptămână (7 zile)	lună	3 luni	an
3 €	7 €	13 €	28 €
Vehicule comerciale ușoare utilizate pentru transportul de marfă			
săptămână (7 zile)	lună	3 luni	an
6 €	16 €	36 €	96 €

Rate de schimb valutar din 27 februarie 2012